

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 【全国高速道路建設協議会 説明資料】



■復興道路 三陸沿岸道路 気仙沼湾横断橋
(提供:国土交通省 仙台河川国道事務所)



■復興支援道路 みやぎ県北高速幹線道路

令和5年8月29日

全国高速道路建設協議会 会長
宮城県知事 村井嘉浩

本日の内容

- 1 料金制度（3つの料金水準）のあり方
- 2 混雑状況・渋滞対策のための料金施策
- 3 観光周遊の促進を目的とした周遊パス

◀ 参 考 ▶

- 4 ミッシングリンク解消によるダブルネットワークの構築
- 5 ネットワークの機能強化（暫定2車線の4車線化）
- 6 適切な管理や機能強化のための「安定的な財源の確保」

1 料金制度（3つの料金水準）のあり方

現行の料金制度

平成26年度より「整備重視の料金」から「利用重視の料金」制度導入

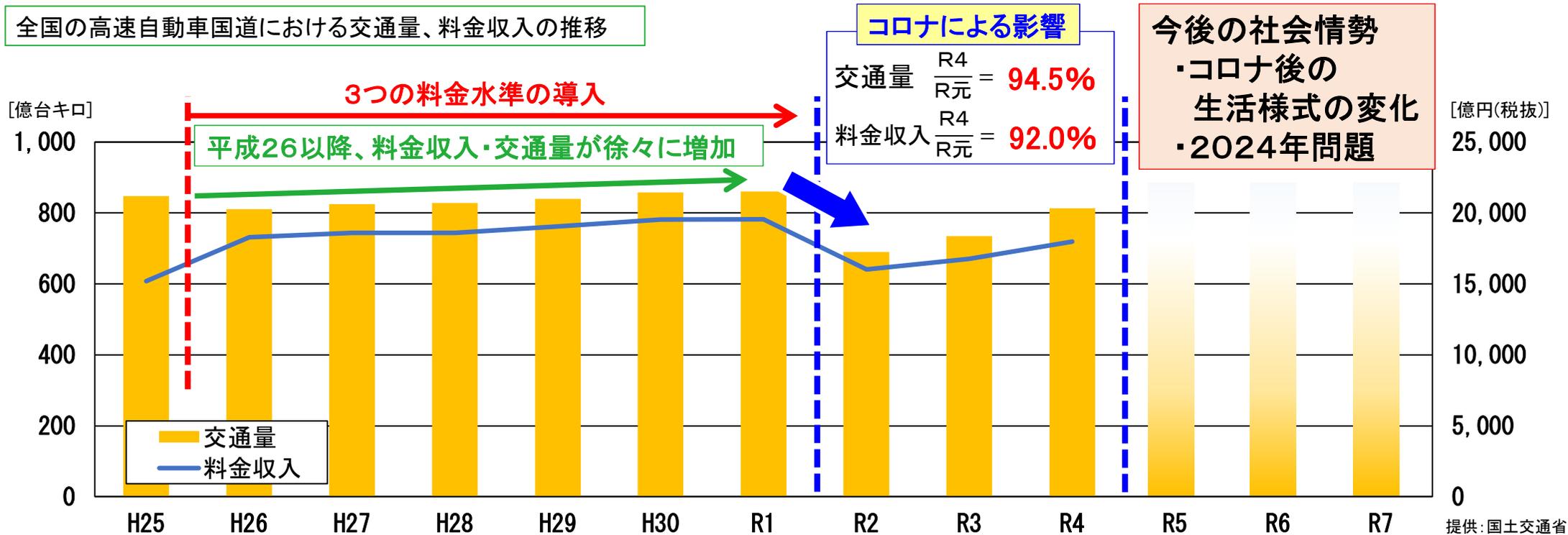
→ 10年目の今年度末に料金制度を検証

「利用重視の料金」: 高速道路ネットワークの有効活用やシンプルで合理的な料金体系とすることを目的として、割高区間の料金水準を引き下げて、3つの区間に整理し、「3つの料金水準」の考え方を導入

検証に関する課題

3つの料金水準の導入により交通量や料金収入が増加し、一定の効果があつたが、令和2年度以降はコロナの影響で交通量、料金収入が減少

全国の高速自動車国道における交通量、料金収入の推移



→ コロナ禍後の交通量・料金収入の回復状況に加え、生活様式の変化や2024年問題等を踏まえた償還計画への影響の検証が必要

1 料金制度（3つの料金水準）のあり方

維持管理費に関する課題

開通から長期間経過した橋梁、トンネルなどの維持管理費の増大による償還計画への影響が懸念

橋梁の定期点検結果

(NEXCO3社の点検結果)

■ I：健全
■ II：予防保全の観点から措置が望ましい
■ III：早期に措置を講ずべき



橋梁の損傷事例(左:コンクリートの剥落、右:鉄筋の著しい腐食)

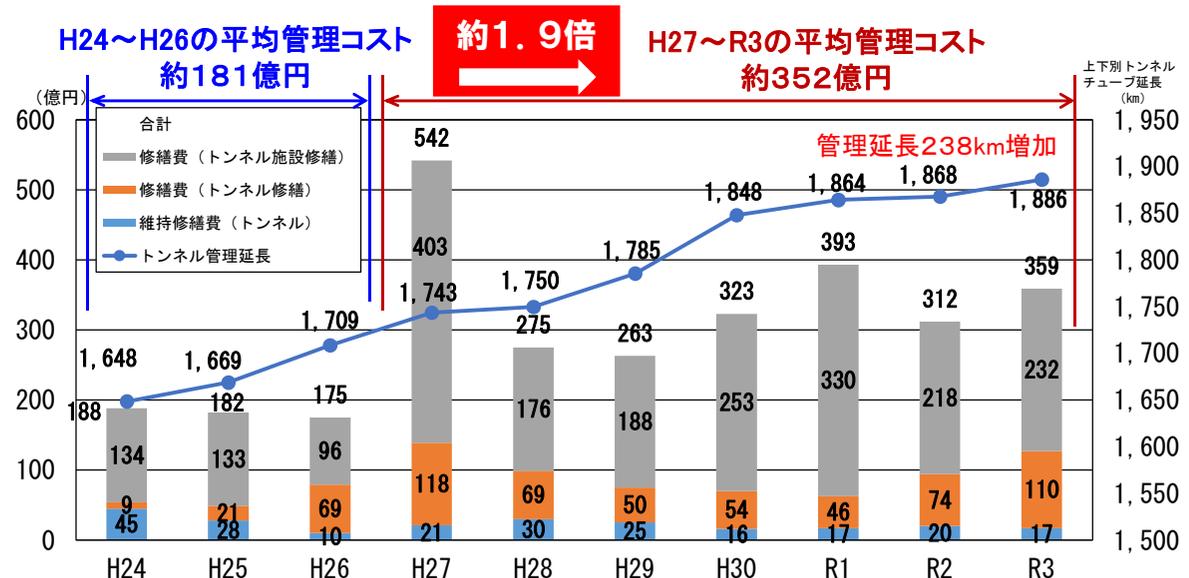
- ➡ 定期点検結果2巡目(1年目)を実施した橋梁において、1巡目を上回る割合で健全度が低下
- ➡ 抜本的な対策が必要となり、維持管理費の増加

トンネルの管理コストの推移

- ➡ 笹子トンネルの事故(H24)を契機に天井板撤去や省令点検結果を踏まえた補修対応が必要
- ➡ 安全対策のための管理コストが増加



トンネルの損傷事例(左:路盤隆起によるひび割れ、右:路盤隆起による段差)



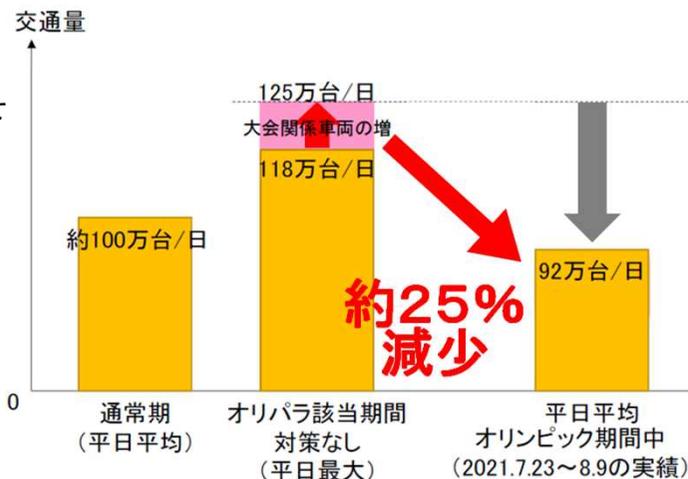
➤ コロナ禍後の生活様式の変化、2024年問題や維持管理費等の増大による償還計画への影響を検証するため、当面は現行の料金制度を維持しつつ、今後の料金制度及び料金徴収期間を検討

2 混雑状況・渋滞対策のための料金施策（ロードプライシング）

取組事例 渋滞対策のための時間帯に応じた変動料金

オリンピック・パラリンピック期間中の料金施策等の取組

- 施策内容
 - ・混雑時間帯の料金上乘せ
6～22時：1,000円上乘せ
 - ・深夜帯は5割引



交通量を削減し、円滑な大会関係者の輸送に寄与

東京湾アクアラインの休日渋滞対策の社会実験

- 特に下記の方向・時間帯で激しい渋滞が発生
 - 上り線(木更津→川崎方面)：午後1時～午後8時
 - ※最大渋滞長：22.8km

⇒ 混雑状況に応じた変動料金を実施

- 対象区間
アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
上り線(木更津→川崎方面)
- 施策内容(普通自動車の例)
 - 0～13時：800円、13～20時：1,200円
 - 20～24時：600円
- 対象期間
2023/7/22～2024/3/31の土日・祝日
- 対象車両
ETC車(全車種)

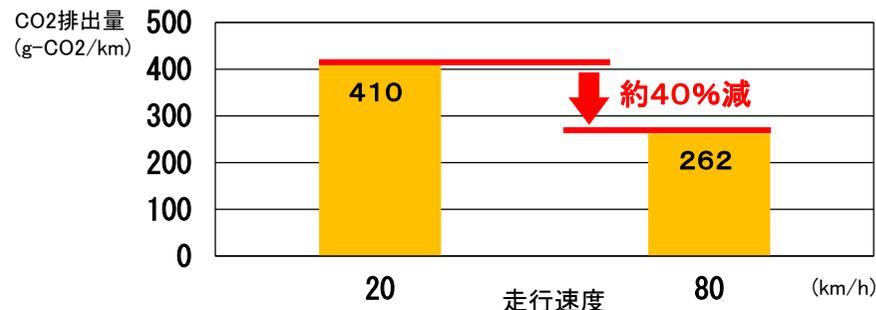


ロードプライシング導入で期待される効果

- 高速道路の渋滞による損失(NEXCO3社、本四高速)
貨幣価値換算：約7,200億円(令和元年度)
(渋滞損失時間：2.3億人時間)

⇒ 渋滞緩和による経済損失の削減

- 環境負荷の低減



⇒ 渋滞緩和により二酸化炭素の排出量が大幅に削減

- 国内の環境ロードプライシングの取組
首都高速、阪神高速において、大型車・特大車を対象に10～30%の料金割引を実施

⇒ 都心部の通過交通を湾岸部に転換させ、住宅地等の沿道環境を改善

《参考》海外の取組事例

- アメリカの事例
方式：乗車人数に応じた車両に課金するレーンを設置する方式
効果：有料レーンの混雑緩和
- シンガポールの事例
方法：特定の区域を通過する車両に対して課金する方式
効果：対象区域の渋滞緩和

➤ 混雑状況に応じた渋滞対策、環境負荷低減のための柔軟かつ多様な料金施策の導入を検討

3 観光周遊の促進を目的とした周遊パス

周遊パス

ETC車限定で対象エリアの高速道路が利用期間内に定額で乗り降り自由となるお得な割引商品

全国の21エリアで周遊割引プランを実施中(令和5年8月時点)

【好評な事例】東北観光フリーパス(東北6県周遊プラン)

○販売価格(東北6県周遊プラン)

期間	普通車	軽自動車等
2日間	7,600円	6,100円
3日間	10,700円	8,100円

○利用期間(利用可能日)

令和5年4月1日(土)~
※GW、お盆、年末年始除く

○自治体・観光事業者等との連携(優待特典)

- ・ 宿泊施設(宿泊費割引等) : 70施設
- ・ レジャー施設(料金割引等) : 39施設 など

○利用者の声

こういう企画があると、色々な所に行きながら、観光地で食事することで地域貢献が出来るのかなと思って利用してます。



高速道路料金の心配もなく様々な名所に赴くことができ、非常にありがたいと思った。

東北地方のポテンシャル

- ・ 6県それぞれの地域に様々な観光資源
- ・ 高速道路の総延長: 約1,414km (NEXCO・宮城県道路公社の管理区間)

更なる内容の充実

- ・ 東北をより満喫するため4日間以上のプランを設定
- ・ 観光事業者等との連携強化による優待特典の充実

インバウンド回復への対応 コロナの影響で東北六県の外国人宿泊者数が激減

⇒ インバウンド回復を後押しするため、外国人限定周遊パスの充実

○対象区間(東北6県で定額で乗り降り自由)



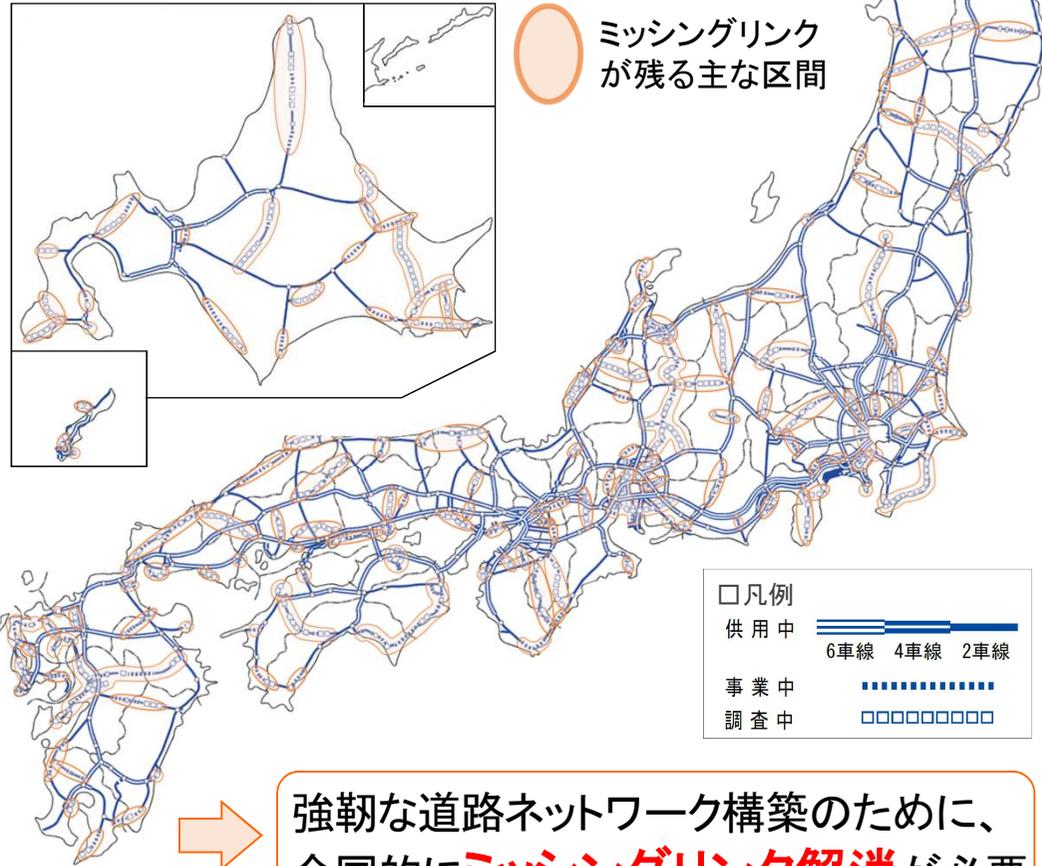
➤観光需要の創出に資する周遊パスの更なる内容充実や自治体・観光事業者等との連携強化

4 ミッシングリンク解消によるダブルネットワークの構築



高規格道路のミッシングリンクの状況

高規格道路において、全国で
約200区間のミッシングリンクが存在



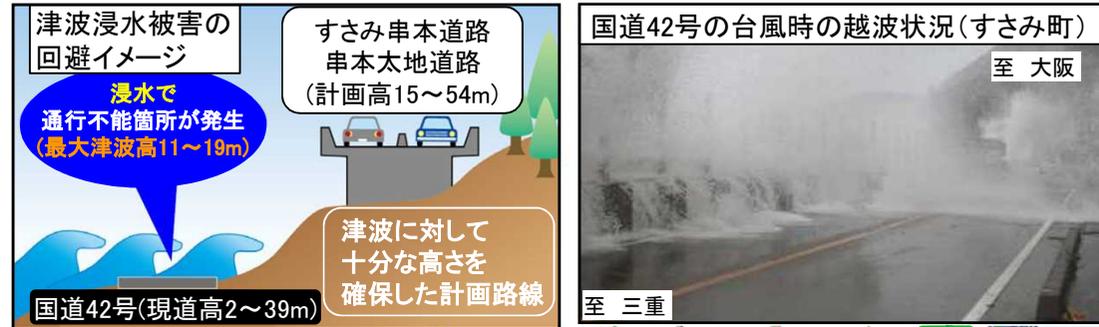
強靱な道路ネットワーク構築のために、
全国的に**ミッシングリンク解消**が必要

令和5年度道路関係予算概要(国土交通省道路局)「高規格道路ネットワーク図」を元に全高速で作成

整備事例 国道42号・すさみ串本道路・串本太地道路(和歌山県)

南海トラフ地震の津波浸水により、**国道の約6割が通行不能**

防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策の予算を活用して、
ダブルネットワークの整備を重点的かつ集中的に推進



今年6月14日に**議員立法による改正国土強靱化基本法の成立**。計画期間や実施すべき施策の内容・目標・事業規模を定める**国土強靱化実施中期計画**を策定・実施し、**更なる国土強靱化の推進**

- **ミッシングリンク解消によるダブルネットワーク構築のため、予算・財源を例年以上の規模で確保**
- 「防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策」後も、**予算・財源を通常予算とは別枠で確保**

5 道路ネットワークの機能強化（暫定2車線の4車線化）



暫定2車線の状況

※ 優先整備区間880kmのうち、
事業化は約230km(約26%)
令和5年4月時点

全国	総延長	暫定2車線
高規格幹線道路 (供用中)	約12,000km	約1,800km (約2割)

令和5年4月時点

暫定2車線区間の通行止めの事例

常磐自動車道(福島県、宮城県区間)



1 R3福島県沖地震

- 令和3年2月13日発生
- 切土のり面の崩落(約70m)
- 通行止め約**91**時間

2 R4福島県沖地震

- 令和4年3月16日発生
- 盛土のり面及び路面の損傷
- 通行止め約**36**時間

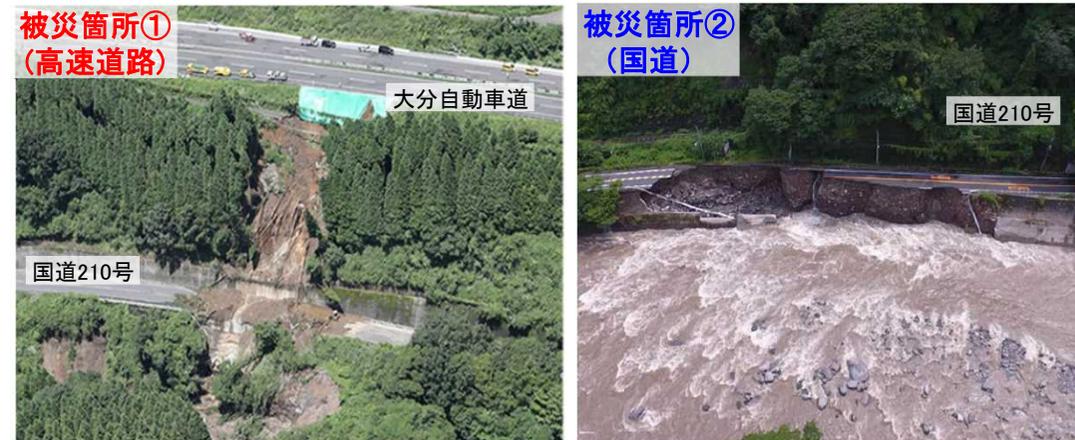


4車線整備の効果

令和2年7月豪雨

- 令和2年7月6日発生
- ① 高速道路の被災概要: 盛土のり面の崩落(約30m)
- ① 通行止め約 **80** 時間
- ② 国道の被災概要: 道路崩壊(約100m)
- ② 通行止め約 **41** 日間

被災の状況



対面通行状況(高速道路)



出典: 九州地方整備局
災害に強い国土幹線道路ネットワークについて

大分自動車道(大分県、福岡県区間)



【高速道路】(4車線区間の活用) 未被災の車線を対面通行させ、
全面通行止めの早期解除を実現

【国道】(ダブルネットワークの活用) 高速道路の無料措置により、
早期の代替交通機能確保を実現

災害に強いネットワーク構築のため、早期の**4車線化**が必要

➤ 災害時にも機能する**強靱なネットワークの構築**のため、**暫定2車線の4車線化**など機能強化の推進

6 適切な管理や機能強化のための「安定的な財源の確保」

有料の高速道路

喫緊の課題 維持管理、更新事業や機能強化の確実な実施

維持管理・修繕

舗装補修、除雪等の維持管理・修繕の費用は、今後も継続的に発生



舗装補修



除雪

更新

機能を維持・継続するために、橋梁等の更なる更新事業が必要



橋梁の床版取替



カルバート上に押入盛土を構築
高速道路本線上へカルバートを設置
土工構造の更新イメージ

機能強化

暫定2車線区間の4車線化、激甚化する災害等に対応するため、機能強化が必要



4車線化



橋梁耐震化

NEXCO、首都高速、阪神高速において、**更新事業費のみ**で約8兆3千億円が必要となる試算

今年5月31日の改正道路整備特別措置法の成立により、**料金徴収期間が最長で2115年まで延長可能**となり、更新・機能強化の着実な推進

無料の高速道路

今後の課題

維持管理・自然災害への対応

- 維持管理・修繕や更新事業の確実な実施
- 強靱化や機能強化の取組の推進

国土幹線道路部会中間答申(令和3年8月)

- 利用者負担を基本
- 周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、**地域の意見を聴取**
- 有料高速道路の隣接区間を中心に慎重に検討

➤有料区間の**料金徴収期間延長**による財源を活用した**更新事業や機能強化の着実な推進**

➤無料区間の維持管理・機能強化等を確実に実施するため、**有料制度の活用**など**安定的な財源確保**の検討